പ്രൈവറ്റ് ഫോറസ്റ്റ് നാഷണലൈസേഷൻ ആക്ട് പ്രകാരം ഫോറസ്റ്റ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ അയച്ച് കഴിഞ്ഞുവെന്ന് ഫോറസ്റ്റു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ചുണ്ടിക്കാണിച്ചു. ഇതിനെതുടർന്ന് സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റിന്റെ സുപ്രീം കോടതിയിലെ അഭിഭാഷകനോട് 11-7-1985-ൽ തന്നെ ഇത് സംബന്ധിച്ച് സുപ്രീംകോടതിയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതാണ് വസ്തുതാപരമായ ഇതിന്റെ പ്രശ്നം.

അതേ അവസരം നിയമപരമായ ഇതിനുള്ള പ്രശ്നം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ കൊണ്ടു വന്നിട്ടുള്ള ബില്ലിൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ നഷ്ട പരിഹാരം നൽകാൻ അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപയാണു വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ളത്. സുപ്രീംകോടതിയുടേതടക്കമുള്ള പുതിയ തീരുമാനപ്രകാരം എന്തെങ്കിലുമൊന്ന് അകപയർ ചെയ്യുമ്പോൾ അതൊരുഇല്ല്യൂഷണറി മാത്രമായാൽ പോരാ ആഡിക്വേറ്റ് കോമ്പൻസേഷൻ ആയിരിക്കണം. 500-ൽ ചില്വാനം ഏക്കർ ഭൂമി ഗവൺമെന്റിലേക്ക് വെസ്റ്റ് ചെയ്യുമ്പോൾ 5 ലക്ഷം രൂപ മാത്രം എന്നുള്ളത് ഒരിക്കലും തന്നെ നിയമപരമായി നിലനില്ക്കത്തക്കതല്ല.

മറെറാന്ന് ഇതിനുള്ള ഒരു വകുപ്പ് പ്രകാരം ഇത് ഗവൺമെന്റിലേക്ക് വെസ്റ്റു ചെയ്യുമ്പോൾ തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശത്തെപ്പറ്റി ഒന്നും തന്നെ പറയുന്നില്ല. അതു ഇൻഡസ്ട്രിയൽ ഡിസ്പ്യൂട്ട് ആക്ടിലെ 25 F. F. വകുപ്പിനു വിരുദ്ധമാണ്. ഈ നിയമം നടപ്പിലാക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് ഇൻഡസ്ട്രിയൽ ഡിസ്പ്യൂട്ട് ആക്ടിലെ 25 F. F. വകുപ്പു പ്രകാരം ഒരിക്കലും നിലനില്ക്കുകയില്ല.

പാർലമെന്റ് പാസ്സാക്കിയിട്ടുള്ള ഒരു നിയമത്തിനു വിരുദ്ധമായി സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് അസംബ്ലിയിലൊരു നിയമം പാസ്സാക്കുകയാണെങ്കിൽ തന്നെ അതിന് ഇൻഡ്യൻ പ്രസിഡൻറിന്റെ അനുമതി ആർട്ടിക്കിൾ 254 (2) പ്രകാരം മുൻകൂട്ടി വാങ്ങേണ്ടതാണ്. അതു വാങ്ങിയിട്ടില്ലെങ്കിൽ അതിന് നിയമപരമായ സാധുതയില്ല. കമ്പിനികളുടെ സ്വത്തുക്കളും ബാദ്ധ്യതകളും സംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദമായ വിവരങ്ങളാണെങ്കിൽ അറിവായിട്ടില്ല. അതു പോലെതന്നെ എസ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച് മറ്റ് പല നടപടികളും എടുക്കണം. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ഈ ബില്ല് പാസ്സാക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇതു നടപ്പിലാക്കാവുന്നതല്ല.....

മി. സിപീക്കർ.—അങ്ങേയ്ക്ക് പിന്നീട് വിശദീകരണം തുടരാം.

2. 1985-ലെ മോട്ടോർ വാഹന (കേരള ഭേദഗതി) ബിൽ

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ : സർ, 1939-ലെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ടിനുള്ള രണ്ട് മൂന്ന് അമൻറ്മെൻറ് ആണ് ഞാൻ കൊണ്ടു വന്നത്. കേരളത്തിലെ ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ അമൻറ്മെൻറ് സ്വീകരിക്കുന്നതിൽ മന്ത്രിക്ക് തടസ്സം ഉണ്ടാവുകയില്ലായെന്നാണ് വിചാരിക്കുന്നത്. 1939-ലെ എം. വി. ആക്ട് ഭേദഗതി വരുത്താൻ സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് അധികാരമുണ്ട്. കാരണം ഇത് രേണഘടനയിലെ കൺകറൻറ് ലിസ്റ്റിൽ പെട്ടതാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെൻറിനും സെൻട്രൽ ഗവൺമെൻറിനും നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ ഒപ്പം അധികാരമുണ്ട്. അതു കൊണ്ട നിയമപ്രകാരം തടസ്സമില്ല. ഇതിൽ വലിയ അഭിപ്രായ വ്യത്യാസം സർക്കാരിന് ഉണ്ടാകേണ്ടതില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒന്ന്, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് കൊടുക്കുമ്പോൾ നിയന്ത്രിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്. അതിന്റെ അപാകതകളെപ്പറ്റി പറയുമ്പോൾ നേരത്തെ ഞാൻ കുറെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. വേറെയൊന്ന് ഞാനെന്റെ ഭേദഗതി ബില്ലിൽ പറയുന്നത് 60 കിലോ മീറ്ററിലധികം സ്പീഡുള്ളത് നിയന്ത്രിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾക്കുവേണ്ടി ഇതിനാവശ്യമായ ചില യന്ത്രങ്ങൾ വിലയ്ക്ക് വാങ്ങിയെങ്കിലും അത് ചില ഗോഡൗണുകളിൽ കിടന്ന് തുരുമ്പു പിടിക്കുകയാണ്. സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കുകയെന്നുള്ളത് എല്ലാ വാഹനങ്ങൾക്കും ബാധകമാക്കണം. ഡ്രൈവർ വിചാരിച്ചാൽ തന്നെ ഓവർ സ്പീഡിൽ വണ്ടി ഓടിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത തരത്തിലുള്ള യന്ത്രങ്ങൾ ഘടിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. അത് നമ്മുടെ അടുത്ത സംസ്ഥാനമായ തമിഴ് നാട്ടിലിന്ന് സ്ഥാപിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിവിടെയും നടപ്പിൽ വരുത്തണമെന്നാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഇത് ആരംഭിച്ച് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഫലപ്രദമായിട്ടില്ല. അത് ഫലപ്രദമാക്കുന്നതിനു വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ബസ്സുകളിൽ ഡ്രൈവർമാർ ഓവർ സ്പീഡെടുക്കുന്നത് ആർ. ടി. ഒ. ഓഫീസിൽ നിന്നും അശാസ്ത്രീയമായി ബസ്സുകളുടെ റണ്ണിംഗ് ടൈം നിശ്ചയിക്കുന്നത് മൂലമുള്ള അപാകത കൊണ്ടാണെന്നുള്ളത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ?

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ : സർ, അത് ഞാൻ മുമ്പ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. ആവർത്തിക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ലായെന്ന് കരുതി. ആർ. ടി. ഒ. ഓഫീസ് എന്ന് പറയുന്നത് അവിടത്തെ കമ്പിത്തൂണിനുവരെ കൈയുണ്ടെങ്കിൽ കാശ് വാങ്ങും എന്നുള്ളതാണ്. എല്ലാവരും കാശു വാങ്ങുന്നുണ്ട്. ആർ. ടി. ഒ. യിൽ മെമ്പർമാരും കാശു വാങ്ങുന്നുണ്ട്. ആർ. ടി. ഒ. യിൽ പ്രതിപക്ഷ മെമ്പർമാരെ നിശ്ചയിക്കുകയില്ല. ഇപ്പോൾ കാശ് ഭരണകക്ഷി മെമ്പർമാരാണ് വീതിച്ചെടുത്തുകൊണ്ട് പോവുന്നത്. കണ്ണൂർപോലുള്ള ജില്ലകളിൽ ഭൂരിപക്ഷം പ്രതിപക്ഷ എം. എൽ. എ. മാരുണ്ടായിട്ടും കണ്ണൂർ ആർ. ടി. ഒ. യിൽ ഒരു പ്രതിപക്ഷ മെമ്പറെ ഉൾപ്പെടുത്താൻ സൻമനസ്സ് കാണിക്കാത്ത ഒരു ഡെമോക്രസിയാണിവിടെ. അവിടെയെല്ലാവരും, ശ്രീ. മാധവനായാലും ശ്രീ. മൊയ്തുഹാജിയായാലും, ശ്രീ. ജോർജ്ജായാലും, ശ്രീ. മത്തായി ആയാലും (ഇവർ രണ്ടു പേരും കേരളാ കോൺഗ്രസ്സാണ്) അവരെല്ലാം കൂടി വീതിച്ചെടുക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. എം. ഹസ്സൻ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് പ്രതിപക്ഷ മെമ്പറെ എടുക്കാത്തതാണോ പരാതി, അതല്ല പ്രതിപക്ഷ മെമ്പർക്ക് കൈക്കൂലിയുടെ പങ്ക് കിട്ടാത്തതിലാണോ ?

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ : പ്രതിപക്ഷ മെമ്പറെ എടുത്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഇങ്ങനെ നാറിയ കൈക്കൂലി വാങ്ങാൻകഴിയുകയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ്, നിങ്ങളെ എടുക്കാത്തത്. നിങ്ങളുടെ പാർട്ടിയിലെ ശ്രീ. ജയശീലൻ, ശ്രീ. മാധവൻ, കേരളാ കോൺഗ്രസ്സ് (ജെ) ആയപ്പോഴുള്ള മത്തായി ജോർജ് മുസ്ലീം ലീഗിന്റെ മൊയ്തീൻകുട്ടി ഹാജി ഇവരൊക്കെയാണിവിടത്തെ മെമ്പർമാർ.

ശ്രീ. കാനം രാജേന്ദ്രൻ : കോൺഗ്രസ്സ് പാർട്ടിയിലെ തർക്കം തീർക്കാൻ ആർ. ടി. ഒ. യിൽ മെമ്പർമാരെ അനുവദിച്ചനുവദിച്ച് കോട്ടയം ആർ. ടി. ഒ. ബോർഡിൽ അഞ്ച് കോൺഗ്രസ് മെമ്പർമാരുണ്ടെന്നുള്ളത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ : അതൊരു മഹാൽഭുതം തന്നെയാണ്. എങ്കി ലുംനാട്ടിൽ ഒരൊറ്റ ബസ്സുകാരനും ജീവിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. കാരണം അഞ്ചാംക്ക് കൈക്കൂലി കൊടുക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. തൃശ്ശൂരിലെ സ്ഥിതി അതാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. എങ്ങനെ റോഡിൽ കൂടി നടക്കും, എങ്ങനെ നമ്മുടെ നാട്ടിലെ മനുഷ്യരുടെ ജീവൻ രക്ഷിക്കും ? ഇതെല്ലാമാണ് നമ്മുടെ ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസുകളിലെ സ്ഥിതി. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള ചില നിയന്ത്രണങ്ങളെപ്പറ്റിയാണ് പറഞ്ഞത്. നമ്മുടെ മന്ത്രി നായനാരാണ്. എന്റെ ഫ്രണ്ടാണ്. ഞങ്ങളും പണ്ട്. കമ്മ്യൂണിസ്റ്റായിരുന്നു. പക്ഷേ പറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ല. അവിടെയൊരു ഉരുട്ടൽ വിദഗ്ദ്ധനുണ്ട്. ഇതൊരു ഉരുട്ടൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റായി തീർന്നിരിക്കുകയാണ്. ആ മന്ത്രിക്ക് പ്രവർത്തന സ്വാതന്ത്ര്യം കൊടുക്കുമോ ? മന്ത്രിയിട്ട ഓർഡർ എം. ഡി. നടപ്പിൽ വരുത്തു കയില്ല. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മന്ത്രിയുടെ ഓർഡർ കീറി ചവറുകൊട്ട യിലിടും. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ സ്ഥിതിതന്നെ അപകടത്തി ലാണ്. ഇവിടെ മന്ത്രിതന്നെ പ്രസ്താവിച്ചതാണെങ്കിലും അല്ലെങ്കിലും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകളിൽ ഡ്രൈവർമാർ ഓവർ സ്പീഡെടു ക്കണമെന്ന് വിചാരിച്ചാലും ഓവർ സ്പീഡെടുക്കാൻ സാധിക്കാതെ നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടും ആ നിയന്ത്രണം നടപ്പിൽ വരുത്താൻകൂടി സാധിക്കാത്ത ഒരു സാഹചര്യമാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ സ്വീകരി ക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടു പറയാനുള്ളത്. അദ്ദേഹം കാര്യമായിട്ട് കുറിക്കുന്നുണ്ട്, ചിലപ്പോൾ സ്വീകരിക്കാൻ ചാൻസുണ്ട്.

സർ, എന്റെ നാട്ടിൽതന്നെ, ഞാനിവിടെ ഈ ബില്ല് അവതരിപ്പിക്കു മ്പോൾ തന്നെ എത്ര ആക്സിഡന്റാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ആയിരക്കണക്കി നാണ്. ഓരോ ദിവസം നടക്കുന്ന ആക്സിഡന്റ് ദിവസേന പത്രങ്ങളിപ്പോൾ എഴുതുന്നില്ല. ഇവിടെ നടന്നിട്ടുള്ളതിൽ വച്ച് ഏറ്റവും വലിയൊരു ആക്സി ഡന്റാണ് ഈയിടെ വളപട്ടണത്ത് നടന്നത്. ഒരു ബസ്സ് കൊണ്ടുപോയി മറ്റേ ബസ്സിലിടിച്ചു. ആ ബസ് രണ്ട് കഷണമായിപ്പോയി. പതിനൊന്ന് മൃതശരീരങ്ങളാണ് പുറത്തെടുത്തത്. മനുഷ്യന്റെ പച്ച മാംസം വളപട്ടണം നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ചിതറിക്കിടന്നു. പത്തുപതോളം ആളുകൾക്ക് പരിക്കുപറ്റി. ഞാൻ അടിയന്തിര പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞു; ഗവൺമെന്റ് അതിനെപ്പറ്റി അന്വേഷിക്കാ മെന്ന്. പോരാഞ്ഞിട്ട് നമ്മുടെ സഭാ നേതാവായ മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. കെ. കരുണാ കരൻ എഴുന്നേറ്റുനിന്ന് പറഞ്ഞു തക്കതായ അന്വേഷണം നടത്തുമെന്ന്. ഞാൻ ആ നാട്ടിൽപോയി കളക്ടറോട് ചോദിച്ചു. വല്ല അന്വേഷണത്തിന്റേയും കാര്യ മുണ്ടോയെന്ന്. ഒരു അന്വേഷണവുമില്ലെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ട്രാൻസ് പോർട്ട് മന്ത്രി പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കമ്മീഷണർ അന്വേഷണവുമില്ല, മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞതുമില്ല. സഭയോട് മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് യാതൊരു ഉത്തരവാദിത്വവു മില്ല. സഭയിൽ പറയുന്ന വാഗ്ദാനങ്ങൾ നടപ്പിൽ വരുത്താൻ യാതൊരുത്തര വാദിത്വവുമില്ലേ? ഞാൻ അന്ന് പറഞ്ഞത് ഒരു ജൂഡീഷ്യൽ എൻക്വയറി തന്നെ വേണമെന്നാണ്. മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞ ഉന്നത തലവുമില്ല, ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രി പറഞ്ഞ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണർ അന്വേഷണവുമില്ല. നിരപരാധി കളായ യാത്രക്കാർ കയറിയ ബസ്സിടിച്ചിട്ട് മനുഷ്യമാംസം ചിതറിയിട്ട് അവരുടെ ബന്ധുക്കളെ വല്ലതും സഹായിച്ചോ ? മരിച്ചവന്റെ കുടുംബ ത്തിന് കൊടുത്തത് വെറും 500 രൂപയാണ്.

500 രൂപകൊണ്ട് എന്താണ് ചെയ്യാൻ കഴിയുക ? ഡി. ഡി. സി. യിൽ പാസ്സാക്കിയതിന് ഒന്നും വലിയ വിലയില്ലായെന്ന് ഞങ്ങൾക്കറിയാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എന്നും ഞങ്ങളെങ്ങനെ ചപ്പുചവറു പാസ്സാക്കി അയയ്ക്കുകയാണ്. വെള്ളപ്പൊക്കവും കലാപവും ഉണ്ടായപ്പോഴും ഡി. ഡി. സി. യിൽ ഐക്യകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കിയ 5,000 രൂപയെങ്കിലും ഇക്കാര്യത്തിൽ കൊടുക്കണം. അതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെൻ്റ് എന്ത് തീരുമാനമെടുത്തുവെന്നറിയില്ല. പരുക്കേറ്റ് ജീവച്ഛവമായി ആശുപത്രിയിൽ കിടക്കുന്നവർക്ക് കൊടുത്തത് വെറും 300 രൂപയാണ്. ആശുപത്രിയിലാണെങ്കിൽ ചികിൽസയ്ക്കാവശ്യമായ മരുന്നില്ല. ഒരു രോഗി എന്നോട് പറഞ്ഞത്, എക്സ്റേ എടുക്കാൻതന്നെ 450 രൂപയോളം ആയിയെന്നാണ്. കണ്ണൂരിലെ എക്സ്റേ പ്ലാൻറും പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ആശുപത്രികളിലെ സ്ഥിതി ഇപ്പോഴും അനാഥാലയത്തെക്കാളും വളരെ കഷ്ടമാണ്. ആ ദാരുണമായ ബസ്സപകടത്തെക്കുറിച്ച് എന്ത് നടപടിയാണ് ഗവൺമെൻറ് എടുത്തത് ? അതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണം നടത്താമെന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞിട്ട് അന്വേഷണം നടത്തിയോ ? മന്ത്രിക്ക് മുകളിലാണെന്ന് വിചാരിച്ച് മുഖ്യമന്ത്രി വളരെ തൻമയത്വത്തോടുകൂടി പറഞ്ഞു 'ഞാൻ ഇത് വളരെ ഗൗരവമായി തന്നെ എടുക്കും' എന്ന്. മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു വിവരവുമില്ലായെന്ന് പറയുന്നതായിരിക്കും ശരി. മുഖ്യമന്ത്രി പണ്ട് ചിറയ്ക്കലിൽ താമസിച്ചിരുന്നു. അന്ന് വളപട്ടണം അങ്ങാടിയിൽ വന്ന സൂപ്പർ താരത്തിൻറെ കഥ പറഞ്ഞ് നാട്ടുകാർ പരിഹസിക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. അന്നിവിടെ പറഞ്ഞ മറുപടി കാരണം, എന്നോട് ചിലർ ചോദിച്ചു, മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് വിവരമില്ലേ ? എന്ന് നിങ്ങൾക്കും വിവരമില്ലേ ? നിങ്ങൾക്ക് എണ്ണിറ്റു പറഞ്ഞുകൂടേ ? ഞാൻ എണ്ണിറ്റു പറഞ്ഞതാണ്. പക്ഷേ അത് പത്രത്തിൽ എഴുതിയില്ല. വളപട്ടണം അങ്ങാടി ഇടുങ്ങിയതും വാഹന ഗതാഗതത്തിന് പറ്റാത്തതും ആയതുകൊണ്ടാണ്. വളപട്ടണം അങ്ങാടി ഇപ്പോഴും നാഷണൽ ഹൈവേയാണ്. അവിടെ പുതിയ പ്രോജക്ട് വന്നിട്ട് കാലം കുറെയായി. വളരെ വീതി ഏറിയതും പാപ്പിനിശ്ശേരിയിൽ നിന്നു നോക്കിയാൽ ചിറയ്ക്കൽവരെ കാണുന്നതുമായ നാഷണൽ ഹൈവേയാണ്. ഏത് കണ്ണുപൊട്ടനും കാണാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥലത്താണ് രണ്ട് ബസ്സുകൾ കൂട്ടിയിടിച്ച് പതിനൊന്ന് പേരുടെ ജീവൻ അപകടത്തിലായത്. അതിനു കാരണമായി മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത്, ഇടുങ്ങിയ റോഡായതുകൊണ്ടാണെന്നാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ട് ഇതുവരെ അന്വേഷണം നടത്തിയിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ബില്ല് അവതരിപ്പിച്ചതിനു ശേഷം ആ ദുരന്തത്തിൽപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങൾക്ക് 5,000 രൂപ വീതം കൊടുത്തു സഹായിക്കണം. അതുപോലെ ചികിൽസയ്ക്ക്വേണ്ട സഹായവും കൊടുക്കണം. 300 രൂപ കൊണ്ട് ചികിൽസിക്കാൻ കഴിയില്ല. മരുന്നു വാങ്ങിയ ബില്ലനുസരിച്ചുള്ള തുകയെങ്കിലും കൊടുക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എനിക്ക് സഹതാപമുണ്ട്. പക്ഷേ സഹതാപം തോന്നിയിട്ട് കാര്യമില്ലല്ലോ. അങ്ങേയ്ക്ക് കഴിയുമെങ്കിൽ ഈ രാജ്യത്തെ നൂറ് കണക്കിനാളുകളെ കൊല്ലാക്കൊല ചെയ്യപ്പെടുന്ന ദുരന്തങ്ങളിൽ നിന്ന് മോചനം നേടാൻ, കുറച്ചെങ്കിലും ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ നിയന്ത്രിക്കാൻ ഈ നിയമത്തിനുള്ള ഭേദഗതി അംഗീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്കഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അതംഗീകരിക്കുമെന്ന് തന്നെ പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. സുന്ദരൻ നാടാർ) : സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ ലൈസൻസ് നൽകുന്ന കാര്യത്തിലും, വേഗത നിയന്ത്രിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും ചില നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതാണെന്ന നിഗമനത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ ചില വകുപ്പുകൾ കേരളത്തിൽ മാത്രമായി ബാധകമാക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ ഭേദഗതി ചെയ്യണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട എം. എൽ. എ. ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ ഒരു ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സെക്ഷൻ 2—നിലവിലുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇൻഡ്യൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ നിയമത്തിലെ നാലാം വകുപ്പ് രണ്ടാം ഉപവകുപ്പ് അനുസരിച്ച് ഇന്ന് ഇരുപത് വയസ്സ് തികഞ്ഞ ഒരു വ്യക്തിക്ക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനം ഓടിക്കാനാവശ്യമായ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ലഭിക്കാൻ അർഹതയുണ്ട്. എന്നാൽ ഇരുപത് വയസ്സിനുപകരം ഇരുപത്തിയഞ്ച് വയസ്സായി പ്രായപരിധി ഉയർത്തണമെന്നാണ് ബില്ലിലെ ഭേദഗതി നിർദ്ദേശം. ഇൻഡ്യൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ നിയമം ഇൻഡ്യയിലെ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ഒരുപോലെ ബാധകമാണ്. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഈ നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്യാതെ കേരളത്തിൽ മാത്രം പ്രാബല്യത്തിൽ വരത്തക്കവിധത്തിൽ ഭേദഗതി വരുത്തിയതുകൊണ്ട് പ്രയോജനമില്ല. കേരളത്തിലെ ഇരുപതു വയസ് കഴിഞ്ഞ അപേക്ഷകന് അയൽ സംസ്ഥാനത്ത് ചെന്ന് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനം ഓടിക്കാനുള്ള ലൈസൻസ് സമ്പാദിക്കാം. അതുകൊണ്ട് നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഭേദഗതികൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രയോജനം ലഭ്യമല്ല. സെക്ഷൻ 3-ഇൻഡ്യൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ നിയമം സെക്ഷൻ 17-ലെ സബ് സെക്ഷൻ (1) ൽ, ശിക്ഷിക്കപ്പെട്ടാൽ ലൈസൻസ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യണമെന്ന് നിർബന്ധമില്ല. വേണമെങ്കിൽ ക്യാൻസൽ ചെയ്യാമെന്നേയുള്ളു. അത് നിർബന്ധമാക്കണമെന്നാണ് അദ്ദേഹമിവിടെ നിർദ്ദേശിച്ചത്. ഈ സെക്ഷനിലുള്ള "The Court by which such person is convicted may" എന്നീ വാക്കുകൾക്കു പകരം "The court by which such person is convicted shall" എന്നീ വാക്കുകൾ ചേർക്കണമെന്നുള്ളതാണ് ഭേദഗതി നിർദ്ദേശം. അതായത്, ഒരു ഡ്രൈവർ കുറ്റക്കാരനാണെന്ന് കണ്ടാൽ നിയമത്തിന് വിധേയമായി കുറ്റക്കാരനെ ശിക്ഷിക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ നിർബന്ധമായും ലൈസൻസുകൂടി ഒരു പ്രത്യേക കാലഘട്ടം വരെ റദ്ദു ചെയ്യുകയും വേണം. സെക്ഷൻ 4, ഇൻഡ്യൻ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം 17-ാം വകുപ്പ് രണ്ടാം ഉപവകുപ്പിനുശേഷം ഈ ഭേദഗതി വരുത്തണമെന്നുള്ളതാണ്. നിലവിലുള്ള നിയമമനുസരിച്ച് തുടർച്ചയായി മൂന്നു തവണ ഓവർസ്പീഡിൽ വാഹനം ഓടിച്ച് ശിക്ഷിക്കപ്പെട്ടാൽ മാത്രമേ ലൈസൻസ് റദ്ദു ചെയ്യാൻ വ്യവസ്ഥയുള്ളു. എന്നാൽ ബില്ലിലെ ഭേദഗതി നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനം ഓടിക്കാനുള്ള ലൈസൻസ് ആദ്യതവണ തന്നെ റദ്ദുചെയ്യണമെന്നുള്ളതാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിർദ്ദേശം. സെക്ഷൻ മൂന്നിലും നാലിലും നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഭേദഗതികൾ പരിഗണനാർഹമാണ്. എന്നാൽ 1939-ൽ നിർമ്മിച്ച മോട്ടോർ വാഹന നിയമം ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിലും ചുറ്റുപാടിലും അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ സമൂലമായ പരിഷ്കരണം നടത്തേണ്ടതനിവാര്യമാണെന്ന് ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റിനു ബോദ്ധ്യമായതിനാൽ ആവശ്യമായ എല്ലാ ഭേദഗതികളും നിർദ്ദേശിക്കാൻ ഒരു കമ്മറിയെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ കമ്മിറ്റി പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഒരു ഭേദഗതി ഈ സംസ്ഥാനത്തുമാത്രം ഉചിതമല്ലാത്തതിനാൽ അംഗീകരിക്കത്തക്കതല്ല. ഇൻഡ്യൻ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം 38-ാം സെക്ഷനിലെ നാലാം വകുപ്പിനു ശേഷം രണ്ട് വകുപ്പുകൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നു. എല്ലാ വാഹനങ്ങളും എട്ടാം ഷെഡ്യൂൾ അനുശാസിക്കുന്ന വേഗത്തിൽ മാത്രം ഓടിക്കാൻ പര്യാപ്തമായ രീതിയിൽ വാഹന വേഗത നിയന്ത്രണ യന്ത്രങ്ങൾ ഘടിപ്പിച്ച് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസറുടെ മുമ്പാകെ ഹാജരാക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ ചില ബസ്സുകളിൽ സ്പീഡ് നിയന്ത്രണ യന്ത്രങ്ങൾ ഘടിപ്പിച്ച് അവയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പഠിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഗുണപ്രദങ്ങളാണെങ്കിൽ എല്ലാ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളിലും അതുപോലുള്ള യന്ത്രങ്ങൾ ഘടിപ്പിക്കുന്നതിന് ആലോചിക്കാം. എന്നിരുന്നാലും മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഇപ്രകാരമുള്ള നിയമങ്ങൾ ഇല്ലാതിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടും അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ളിൽ നിന്ന് വാഹനങ്ങൾ ധാരാളമായി കേരളത്തിൽ വരുന്നതുകൊണ്ടും കേരളത്തിലുള്ള വാഹനത്തിൽ മാത്രം യന്ത്രം ഘടിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നതല്ല.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ : മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിലില്ല എന്നു പറയുന്നത് ശരിയല്ല. തമിഴ്നാട് ഗവൺമെന്റ് അതിനുവേണ്ട ഇൻസ്ട്രക്ഷൻസ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന് തന്നെ അങ്ങനെ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ടാണല്ലോ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ യന്ത്രം ഘടിപ്പിച്ചത്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ബസ് ഓടുന്ന സ്പീഡെത്രയാണ് ?

ശ്രീ. എൻ. സുന്ദരൻ നാടാർ : ഇൻഡ്യൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ നിയമത്തിലെ 44-ാം വകുപ്പിനുശേഷം 44 (എ) എന്നൊരു പുതിയ സെക്ഷൻ ചേർക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടത്തിൽ നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾക്ക് പുറമേ എല്ലാ റവന്യൂ ജില്ലകളിലും ഒരു പ്രത്യേക മൊബൈൽ കോടതി രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കണം. ഇപ്പോൾ തന്നെ കേരളത്തിലെ പ്രധാന നഗരങ്ങളായ തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം, കോഴിക്കോട്, കോട്ടയം, ആലപ്പുഴ തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങളിലെല്ലാം മൊബൈൽ കോടതികൾ പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ മൂന്ന് മേഖലാ ഡെപ്യൂട്ടി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മിഷണറുടെ കീഴിൽ ഫ്ളയിംങ്ങ് സ്കാഡുകളും പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ഫ്ളയിംങ്ങ് സ്കാഡുകൾ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും അവയുടെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനുമുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ട്. ഈ മൊബൈൽ കോടതികളുടേയും ഫ്ളയിംങ്ങ് സ്കാഡുകളുടേയും പ്രവർത്തനം ഈ ബില്ലിൽ വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുള്ള സ്പെഷ്യൽ സ്കാഡിന്റെ പ്രവർത്തനത്തോട് സാമ്യമുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ബില്ലിൽ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സ്പെഷ്യൽ സ്കാഡ്, എന്തെങ്കിലും കാര്യക്ഷമത കൈവരിക്കുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് വിചാരിക്കുന്നില്ല. പ്രത്യേകമായ പ്രയോജനമൊന്നുമുണ്ടാകാതെ തന്നെ കൂടുതൽ സാമ്പത്തികഭാരം സർക്കാരിനുണ്ടാക്കാനുള്ള സാദ്ധ്യതയും ഇതുകൊണ്ടുണ്ട്. എന്റെ സുഹൃത്ത് ഒന്നു രണ്ടു കാര്യങ്ങൾ കൂടി ഈ ബില്ലിന്റെ വെളിയിൽനിന്നും സംസാരിച്ചു. ഞാൻ ചാർജെടുത്ത് ഏതാണ്ട് ഒരാഴ്ച കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഈ സഭയിൽ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ അഴിമതി വളരെ ഘോരമായിരിക്കുന്നുവെന്ന്. 1958-ൽ ആണ് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചത്. ഇന്ന് അഴിമതി പൂർണ്ണമായും പരിഹരിച്ചുവെന്ന് എനിക്ക് വിശ്വാസമില്ലെങ്കിലും കൃത്യനിർവ്വഹണത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ, അവരുടെ ജോലിയുടെ കാര്യത്തിൽ ഒക്കെ വളരെ മാറ്റങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. 1982-83-ൽ വെറും 26 കോടി രൂപയായിരുന്നു കളക്ഷനെങ്കിൽ 1983-84-ൽ 36 കോടി രൂപയും 1984-85-ൽ 40 കോടി രൂപയും അവർക്ക് പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്ന് ഈ ഗവൺമെന്റിന് വളരെ സന്തോഷത്തോടുകൂടി പറയാൻ കഴിയും. അവർക്കെതിരായിട്ടൊരു പരാതി ഗവൺമെന്റിനിതുവരെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. എന്തെങ്കിലും പരാതി കിട്ടിയാൽ അന്വേഷിച്ചു അതിനുവേണ്ട ശക്തമായ നടപടി എടുക്കുന്നതാണ്. മറ്റൊരു കാര്യം അദ്ദേഹമിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. അദ്ദേഹത്തെക്കുറിച്ചും അപ്പുറത്തിരിക്കുന്ന നേതാക്കൻമാരെക്കുറിച്ചും എന്നെക്കുറിച്ചും എനിക്ക് വളരെ ഭംഗിയായി അറിയാം.

ഉരുട്ടെന്താണെന്നും അതുപോലുള്ള അഭ്യാസങ്ങളെന്താണെന്നും എം. എൽ. എ. ആകുന്നതിനു മുമ്പുതന്നെ പഠിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു വ്യക്തിയെന്നുള്ള നിലയിൽ നമ്മുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ ചുമതലകളെന്താണെന്നു അവരെ നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതെ് എതു വഴിക്കാണെന്നും, ട്രാൻസ്ഫറും പോസ്റ്റിങ്ങും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റിംഗ്സും അല്ല, അവരെക്കൊണ്ട് കാശുണ്ടാക്കുകയല്ല മന്ത്രിയുടെ ജോലി യെന്നും, വളരെ വ്യക്തമായി മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ് ഞാൻ. അതു കൊണ്ട് ഒരിക്കലും നിങ്ങൾ അത്തരത്തിൽ യേപ്പെട്ടിട്ട് കാര്യമില്ല.

മേൽ പ്രസ്താവിച്ച കാര്യങ്ങൾക്കു പുറമേ മോട്ടോർ വ്യവസായത്തിന്റെ പുരോഗതിയും സാങ്കേതികമായ വളർച്ചയും മറ്റു സാഹചര്യങ്ങളും മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ട് മോട്ടോർ വ്യവസായത്തിൽ സമഗ്രമായ ഭേഗേതി നിർദ്ദേശിക്കാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാർ വിദഗ്ദ്ധമായ ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ കമ്മിറ്റി അതിന്റെ എല്ലാ വശങ്ങളും ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളിലും മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ ഭേഗേതി ഒരു പോലെ വരത്തക്ക വിധത്തിൽ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ മാത്രം പ്രത്യേക ഭേഗേതി വരുത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല. മേൽ പ്രസ്താവിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ ഭേഗേതി ബില്ലുകൊണ്ട് സർക്കാരിന് സ്വീകാര്യമല്ല. ബഹുമാന പ്പെട്ട മെമ്പർ ഇത് പിൻവലിക്കണമെന്ന് ഞാൻ സവിനയം അഭ്യർത്ഥി ക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ : അപകടങ്ങളെപ്പറ്റി പറയുമ്പോൾ വളപട്ടണ ത്തുണ്ടായ ബസ്സപകടത്തെപ്പറ്റിയും വിശദമായി പറഞ്ഞല്ലോ ? അത് ഇപ്പോൾ എന്തായി ?

ശ്രീ. എൻ. സുന്ദരൻ നാടാർ : അത് മെമ്പർ തന്നെ അന്ന് പറഞ്ഞു. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മിഷണർ സീനിയർ മോസ്റ്റായ ഐ. എ. എസ്. ഉദ്യോഗസ്ഥനെ അതിന്റെ ചുമതല ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിൽ യാതൊരു യേപ്പാടും ഉണ്ടാകേണ്ട.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ അവതരിപ്പിച്ച മോട്ടോർ വാഹന (കേരള ഭേഗേതി) ബില്ലിന്റെ അവതരണാനുമതിക്കുള്ള പ്രമേയം സഭ വോട്ടിനിട്ട് തള്ളി ക്കളഞ്ഞു.

ബില്ലിന് അവതരണാനുമതി നിഷേധിച്ചു.

3. 1984-ലെ കേരള കെട്ടിട നിർമ്മാണത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബിൽ

ശ്രീ. കാനം രാജേന്ദ്രൻ : സർ, ഈ ബില്ലിന്റെ പ്രാധാന്യത്തെക്കുറിച്ചും ആവശ്യകതയെക്കുറിച്ചും ഇതിനുമുമ്പ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്, അതിനുശേഷം ഇത്തരത്തിൽ ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത യെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരു ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ പ്രമേയത്തിന് മറുപടിയായി ഈ സഭയിൽ വീണ്ടും പറയുകയുണ്ടായി. കെട്ടിട തൊഴിൽ നിർമ്മാണ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടനുഭവിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ ഗ്രാറ്റുവിറ്റി, പ്രോവിഡൻറ് ഫണ്ട് മറ്റു സൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലാത്ത തൊഴിലാളികൾക്ക് എന്തെങ്കിലും. ... ...

ശ്രീ. വി. കെ. രാജൻ : സർ, ഇവിടെ കെട്ടിട നിർമ്മാണ തൊഴിലാളികളുടെ പ്രശ്നങ്ങളാണ് പറയുന്നത്. നമ്മുടെ പ്രിയപ്പെട്ട ബാലകൃഷ്ണ പിള്ള നാലു മനോഹര സൗധങ്ങൾ പണി കഴിപ്പിച്ചു. അതിന് തൊഴിലാളികൾക്ക്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly